

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVI. — Wydana i rozesłana dnia 14. marca 1896.

Treść: (№ 35—37.) 35. Dokument koncesyjny na kolej lokalną wązko-torową od Rovereto do Ravazzone. — 36. Obwieszczenie o upoważnieniu komor głównych II. klasy w Oświęcimie i Karnowie do postępowania wywozowego z cukrem. — 37. Obwieszczenie o rozszerzeniu upoważnień c. k. Komory pomocniczej I. klasy w Risanie.

## 35.

**Dokument koncesyjny z dnia 26.  
stycznia 1896,**

na kolej lokalną wązko-torową od Rovereto do  
Ravazzone.

**My Franciszek Józef Pierwszy,**

z Bożej Łaski Cesarz Austryacki;  
Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dal-  
macki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodo-  
meryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki,  
Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński,  
Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Krański,  
Bukowiński, Górnego- i Dolno-Śląski; Wielki  
Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski;  
książęceny Hrabia na Habsburgu i Tyrolu  
itd. itd. itd.

Gdy gmina miasta Rovereto podała prośbę o udzielenie jej koncesji na wybudowanie i utrzymanie w ruchu kolejki lokalnej wązko-torowej od Rovereto do Ravazzone, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rzeczonej koncesyjuszce koncesją niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na kolejki żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakotęż ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895), w sposób następujący:

## §. 1.

Nadajemy koncesyjuszce prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolejki żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna wązko-torowa od Rovereto z dobiegiem do linii Kufstein — Ala Spółki kolei południowej na Sacco do Ravazzone z dobiegiem do kolejki lokalnej Mori — Arco — Riva nad jeziorem Garda.

## §. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobroziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

## §. 3.

Koncesyjuszka obowiązana jest rozpocząć budowę kolejki żelaznej w §. 1 wzmiarkowanej niezwłocznie, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytku publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncesyjuszce na żądanie Rządu stosowną kaucję a to w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sierocie.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana może za przepadłą.

## §. 4.

Do wybudowania kolejki koncesjonowanej nadaje się koncesyjuszce prawo wywłaszczenia

podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonarzusce do wybudowania tych kolej podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

### §. 5.

We względzie budowy kolej koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinna koncesyjnego i do zarządzeń, które Ministerstwo kolej żelaznych w tym względzie wyda, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

### §. 6.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej, łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego, jakież na uposażenie funduszu zasobnego w sumie, którą Rząd wyznaczy, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z dodaniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

### §. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfy wojskową

stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwa kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi, a to nietylko gdy podróżą kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyjuszka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyjuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzialeku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyjuszki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyjuszce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolej jako drugorzędnnej a w skutek tego zburowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleniem ułatwieniami.

Koncesyjuszka zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajobrazowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

### §. 8.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

### §. 9.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakłaniu nowych kolej w myśl §. 9go, lit. b) ustawy

o koncesach na koleję żelazną na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoję.

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 3im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §. 11go, lit. b) ustawy o koncesach na koleję żelazne.

### §. 10.

Wyjawszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesyjuszka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolejach koncesjonowanych.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolej koncesjonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyjuszki, mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesyjuszka zwracać ma Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczalowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontraktie, który zawarty będzie z koncesyjuszką.

### §. 11.

Koncesyjuszka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanymi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przeszłości powstać mającymi, na których państwo ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

### §. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód czysty w myśl postanowienia powyższego obliczony, będzie koncesyjuszce płacony aż do upływu okresu koncesyjnego jako wynagrodzenie za odstąpienie kolej a to w ratach półrocznych płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępu 1. obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała rację rocznej potrzebnej na umówione oprocentowanie i spłacenie w ciągu całego okresu koncesyjnego pożyczki w celu zgromadzenia kapitału zaciągniętej, natenczas wynagrodzenie, które Rząd ma zapłacić za odstąpienie kolej będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszy w umówionych terminach płatności w miejsce koncesyjuszki powyższej pożyczki aż do zupełnego umorzenia takowej.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, w myśl ustępu 1go przypadających zapłacić kapitał wyrównywający sumę rat według postanowień ustępu 1go płacić się mających, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dlułu państwa. Obligacje dlułu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje dlułu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

4. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolej niemniej koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

## §. 13.

Gdy koncesja utraci moc swoje i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materyałowe, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 12, ustęp ostatni.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzyma koncesjonariuszka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

## §. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądu w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesjonaryuszki.

Komisarz przez Rząd ustanowiony do nadzorowania przedsiębiorstwa kolejowego będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące przedsiębiorstwa kolejowego ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru, w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstać natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

## §. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a we-

dług okoliczności unieważni koncesją jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając koncesjonariuszce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi sięle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy nimiejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia dwudziestego szóstego miesiąca stycznia w roku zbawienia tysiąc ósmset dziewięćdziesiątego szóstego, Naszego panowania czterdziestego ósmego.



**Franciszek Józef r. w.**

**Badeni r. w.**

**Guttenberg r. w.**

**Biliński r. w.**

### 36.

**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 25. lutego 1896,**  
o upoważnieniu komor głównych II. klasy w Oświęcimie i Karniowie do postępowania wywozowego z cukrem.

Komory główne II. klasy w Oświęcimie i Karniowie upoważnia się w myśl istniejących przepisów do postępowania wywozowego z cukrem wyprowadzanym za linię cową z roszczeniem prawa do bonifikacji wywozowej.

**Biliński r. w.**

### 37.

**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 26. lutego 1896,**  
o rozszerzeniu upoważnień c. k. Komory pomocniczej I. klasy w Risanie.

W porozumieniu z c. k. Ministerstwem handlu upoważnia się c. k. Komorę pomocniczą I. klasy w Risanie w Dalmacji do postępowania wywozowego z płynami wysokowymi pędzonemi, wyprowadzanymi za linię cową z zastrzeżeniem zwrotu podatku lub bonifikacji wywozowej.

**Biliński r. w.**